



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 113]

नई दिल्ली, मंगलवार, अगस्त 8, 2000/श्रावण 17, 1922

No. 113]

NEW DELHI, TUESDAY, AUGUST 8, 2000/SRAVANA 17, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 8 अगस्त, 2000

सं० टीएएमपी/69/99-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण पतनद्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास अथवा न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में आने वाले कंटेनरों की पोतान्तरण लागत से संबंधित मैसर्स श्रेयास शिपिंग लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटारा करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/89/99-जेएनपीटी

मैसर्स श्रेयास शिपिंग लिमिटेड

आवेदक

बनाम

जवाहरलाल नेहरू पत्तन-न्यास

और

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर
टर्मिनल लिमिटेड

प्रतिवादी

आदेश

(जुलाई 2000 के 19वें दिन को पारित किया गया)

मैसर्स श्रेयास शिपिंग लिमिटेड (एसएसएल) ने यह उल्लेख करते हुए एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है कि जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) अथवा न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी) में आने वाले परंतु अन्य टर्मिनल पर पुनः लदान करने वाले कंटेनरों पर पोतान्तरण लागत वर्तमान दर से दुगुनी पड़ती है, क्योंकि पोतान्तरण के लिए लागू दर वसूल करने के लिए एनएसआईसीटी टर्मिनल और जेएनपीटी टर्मिनल को अलग-अलग संस्थाएँ माना जाता है।

2.1 एसएसएल ने अभ्यावेदन में उल्लेख किया है कि जेएनपीटी के भीतर एनएसआईसी टर्मिनल चालू किए जाने पर पत्तन में कंटेनरों के पोतान्तरण से निम्नलिखित संभावनाएं उत्पन्न हो गई हैं —

- (i) कोई भी बड़ा पोत (भरदार वैसल) एनएसआईसीटी अथवा जेएनपीटी में आ सकता है ।
- (ii) बड़े पोत (भरदार वैसल) के लिए/से कंटेनर ढोने वाला कोई भी फीडर पोत उपर्युक्त किसी भी टर्मिनल में आ सकता है ।

2.2 आक्षेपक ने आशंका व्यक्त की है कि जेएनपीटी में आने वाला कोई फीडर पोत यदि एनएसआईसी टर्मिनल में आने वाले बड़े पोत के लिए बक्से सुपुर्द करने/उठाने का कार्य करता है तो कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों, जिनमें टर्मिनलों के बीच कंटेनरों की ढुलाई और संबंधित टर्मिनलों पर उनका लदान/उतराई शामिल है, की दोनों टर्मिनलों द्वारा दो अलग-अलग प्रभारों के रूप में और न कि एक संयुक्त पोतान्तरण प्रभार के रूप में अलग-अलग वसूली की जा सकती है । एसएसएल के अनुसार एनएसआईसी टर्मिनल और जेएनपीटी टर्मिनल जवाहरलाल नेहरू पत्तन में पास-पास स्थित टर्मिनल हैं और यह उचित नहीं है कि कोई शिपिंग लाइन पोतान्तरण प्रभारों का दो बार भुगतान करे ।

3. भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए) ने भी एसएसएल के अनुरोध का समर्थन किया है और उल्लेख किया है कि किसी एकल टर्मिनल पर लागू केवल एक पोतान्तरण प्रभार में दो टर्मिनलों के बीच परस्पर सहमति द्वारा 50-60 के आधार पर हिस्सेदारी की जानी चाहिए । इसने विमानपत्तनों में होने वाले हस्तांतरण के उदाहरण का उल्लेख किया है, जहां आने वाला वाहक जाने वाले ऑपरेटर को बिना अतिरिक्त लागत के सारे सामान का हस्तांतरण सुनिश्चित करता है । इसने सुझाव दिया है कि किसी पत्तन में "अवतारण करने वाला टर्मिनल" लदान करने वाले टर्मिनल के लिए आवश्यक सुपुर्दगी की व्यवस्था कर सकता है और पोतान्तरण प्रभार में हिस्सेदारी कर सकता है ।

4.1 एसएसएल का अभ्यावेदन जेएनपीटी को टिप्पणियों के लिए भेजा गया था । जेएनपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं :-

- (i) प्रशुल्क में जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और एनएसआईसी टर्मिनल के लिए संयुक्त पोतान्तरण प्रभार है, जो कि जेएनपीटी टर्मिनल अथवा एनएसआईसी टर्मिनल पर छोड़े जाने वाले और उसी टर्मिनल से मेन लाइन पोत में पुनः लोदे जाने वाले पोतान्तरण कंटेनरों पर लागू है ।
- (ii) जेएनपीटी अथवा एनएसआईसीटी में से किसी एक टर्मिनल पर पोतान्तरण कंटेनरों को उतारने/लादने और अन्तर-टर्मिनल परिवहन की व्यवस्था करने के प्रस्ताव जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा संयुक्त रूप से जांचाधीन हैं और कोई निर्णय नहीं लिया जा सकता, क्योंकि इससे अतिरिक्त लागत बढ़ेगी और कंप्यूटरीकृत योजना में तकनीकी समस्या आने की संभावना है । इस मामले की आगे विस्तृत जांच किए जाने की आवश्यकता है ।
- (iii) इस बीच, एसएसएल को दो अलग-अलग पत्तन अवतारणों के आधार पर अपने प्रचालन शुरू करने और जारी रखने का परामर्श दिया गया है, जिनके लिए पहले से ही अधिसूचित प्रशुल्क है ।

4.2 तदनन्तर, जेएनपीटी ने सूचित किया है कि एसएसएल ने दो अलग-अलग पत्तन अवतारणों के आधार पर जेएनपीटी तक/से पोतान्तरण कंटेनरों की ढुलाई पहले ही आरंभ कर दी है, जिनके लिए पहले से ही अधिसूचित प्रशुल्क है ।

5. निर्धारित पद्धति के अनुसार अभ्यावेदन की एक प्रति और जेएनपीटी से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति एनएसआईसीटी तथा कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएसएलए) को भी उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करने के लिए प्रेषित की गई थी ।

6.1 इस मामले में 19 नवंबर, 1999 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के समय जेएनपीटी और एनएसआईसीटी ने एक टर्मिनल के यार्ड से दूसरे टर्मिनल के यार्ड तक कंटेनरों की बुलाई से जुड़े अतिरिक्त कार्यकलापों के मददेनजर पोतांतरण के मामलों में अंतर-टर्मिनल हस्तांतरण के लिए उच्चतर दर निर्धारित करने की आवश्यकता का उल्लेख किया था। संयुक्त सुनवाई में एसएसएल ने सूचित किया था कि जेएनपीटी और एनएसआईसीटी, दोनों को स्वीकार्य एक अंतरिम समाधान तैयार कर लिया गया है और उनके द्वारा कोई अंतर-टर्मिनल प्रभार नहीं लगाया जाएगा। तथापि, आईएनएसए का मत था कि अंतरिम समाधान कोई सुखद व्यवस्था नहीं है और अंतर-टर्मिनल बुलाई व्यवस्था से बेहतर समाधान प्राप्त हो सकेगा।

6.2 संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय किया गया था कि एसएसएल स्थापित की गई अंतरिम व्यवस्था को दर्शाने वाला एक सहमत पाठ प्रस्तुत करेगा। यह भी निर्णय किया गया था कि अंतरिम व्यवस्था एक वर्ष के लिए वैध होगी और इसके प्रचालन में प्राप्त अनुभव तथा उभरते हुए नए विचारों के संदर्भ में इसमें सुधार के लिए विचार करने के वास्ते इस अवधि के अंत में इसकी समीक्षा की जाएगी। इसके अलावा, यह सहमति हुई थी कि जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और एसएसएल अंतरिम व्यवस्था में सुधार और वैकल्पिक पद्धतियां विकसित करने की संभावनाओं का संयुक्त रूप में पता लगाएंगे और एससीआई का भी इस कार्यवाई में सहयोग लिया जाएगा।

6.3 एसएसएल ने इस समय प्रचालन में अंतरिम व्यवस्था के रूप में निम्नलिखित पद्धति का ब्यौरा दिया है :—

- (i) पोतांतरण कंटेनरों को एक अलग यार्ड में उतारा जाएगा और बाद में संबंधित मेन लाइन पोत के लिए सुरक्षित (हाउस केप्ट) रखा जाएगा।
- (ii) अन्य निकटवर्ती पत्तनों को भेजने के लिए मेन लाइन पोतों से प्राप्त पोतांतरण कंटेनरों को फीडर पोत पर लादा जाएगा।
- (iii) प्रचालन कार्य पूरा करने के पश्चात फीडर पोत वैसा ही प्रचालन कार्य जारी रखने के लिए दूसरे टर्मिनल पर चला जाएगा।
- (iv) पोतांतरण कंटेनरों को मेनलाइन पोत आपरेटर के अनुरोध के अनुसार मेनलाइन पोत पर लादा जाएगा।
- (v) पत्तन मेन शिपिंग लाइन के लिए अधिसूचित के अनुसार संयुक्त पोतांतरण प्रभार वसूल करता है।

7.1 एसएसएल द्वारा प्रस्तुत अंतरिम व्यवस्था की विस्तृत पद्धति एनएसआईसीटी और जेएनपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी।

7.2 एनएसआईसीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है। इस मामले की पूर्ववर्ती कार्यवाहियों की पृष्ठभूमि में एनएसआईसीटी की 'प्रतिक्रिया' को उल्लिखित व्यवस्था की उसकी स्वीकृति को दर्शाने वाला मान लिया गया है।

7.3 जेएनपीटी ने एसएसएल द्वारा सुझाई गई पद्धति को स्वीकार करने की सूचना भेज दी है। जेएनपीटी ने आगे सुझाव दिया है कि इस समय अपनाई जा रही पद्धति को केवल एक वर्ष के लिए अंतरिम व्यवस्था मानने की आवश्यकता नहीं है और जब तक कोई प्रचालन संबंधी समस्या उत्पन्न नहीं होती, तब तक इसे जारी रखा जाए।

9. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समस्त सूचना के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण पोतांतरण कंटेनरों की बुलाई के लिए जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में इस समय प्रचलित पद्धति का अनुमोदन करता है। जब तक प्रचालन संबंधी कोई समस्या उत्पन्न नहीं हो जाती जिसमें इस प्राधिकरण द्वारा मामले में आगे हस्तक्षेप करना अपेक्षित हो, तब तक वर्तमान पद्धति जारी रहेगी।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 8th August, 2000

No. TAMP/69/99-JNPT.—In exercise of the powers conferred by sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by M/s. Shreyas Shipping Limited, relating to transshipment cost for containers arriving either at the Jawaharlal Nehru Port Trust or at the Nhava Sheva International Container Terminal Limited, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/69/99 - JNPT

M/s. Shreyas Shipping Limited

...

Applicant

Vs.

Jawaharlal Nehru Port Trust
and

Nhava Sheva International Container
Terminal Limited

...

Respondents

ORDER

(Passed on this 19th day of July 2000)

M/s. Shreyas Shipping Limited (SSL) has submitted a representation stating that the transshipment cost for containers arriving either at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) or at the Nhava Sheva International Container Terminal (NSICT) but reloaded at the other terminal is double the existing rate as the NSICT Terminal and the JNPT Terminal are treated as separate entities for charging the rate applicable for transshipment.

2. 1. In its representation, the SSL has stated that with the commissioning of the NSICT Terminal within the JNPT, transshipment of containers at the Port has given rise to the following possibilities:

- (i). A mother vessel can be a caller at the NSICT or at the JNPT.
- (ii). A feeder vessel carrying containers for / from the mother vessel can call at any of the above Terminals.

2.2. The applicant has apprehended that if a feeder vessel calling at the JNPT terminal has to deliver / pick boxes for mother vessel calling at the NSIC Terminal, the container-handling charges, which include trucking of containers between the terminals and loading / discharging at the respective Terminals, may be separately recovered by both the Terminals as two separate charges and not as a composite transshipment charge. According to the SSL, the NSIC Terminal and the JNPT Terminal are adjacent terminals in the Jawaharlal Nehru Port; and, it is not correct to require a Line to pay transshipment charges twice.

3. The Indian National Shipowners' Association (INSA) has also supported the request of the SSL and stated that only one transshipment charge applicable to a single Terminal must be shared on 50-50 basis in mutual understanding between the two Terminals. It has cited an example of transfer taking place at airports where an incoming carrier ensures all baggage transferred to an outgoing operator without extra costs. It has suggested that "discharging Terminal" in a port may arrange necessary delivery to the loading Terminal and transshipment charge shared.

4.1. The representation of the SSL was sent to the JNPT for comments. The JNPT has furnished the following comments:

- (i). There is a composite transshipment charge for the JNPT Container Terminal as well as for the NSIC Terminal in the tariff which is applicable for transshipment containers discharged either at the JNPT Terminal or the NSIC Terminal and loaded back into the mainline vessels from the same Terminal.
- (ii). The proposals for discharging / loading transshipment containers at one terminal either the JNPT or the NSICT and arranging inter-terminal transportation is under examination jointly by the JNPT and the NSICT; and, no decision can be arrived as it is likely to attract additional cost and likely to have a technical problem in computerised planning. The matter needs to be examined further in detail.
- (iii). In the meanwhile, the SSL has been advised to commence and continue its operations on the basis of two port discharges separately for which there are already notified tariffs.

4.2. Subsequently, the JNPT has intimated that the SSL has already commenced movement of transshipment containers to/from JNPT on the basis of two port discharge separately for which notified tariffs exist.

5. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the representation and a copy of the comments received from the JNPT were forwarded to the NSICT and the Container Shipping Lines Association of India (CSLA) also seeking their comments.

6.1. A joint hearing in this case was held on 19 November 1999. At the time of joint hearing, the JNPT and the NSICT pointed out the necessity to prescribe a higher rate for inter-Terminal transfer in the cases of transshipment in

view of the additional activities involved in movement of containers from the yard from one Terminal to the other Terminal. The SSL informed in the joint hearing that an interim solution agreeable to both the JNPT and the NSICT had been worked out; and, no inter-Terminal charges would be levied by them. However, the INSA contended that the interim solution was not a happy arrangement and inter-Terminal trucking arrangement would provide better solution.

6.2. It was decided at the joint hearing that the SSL would give an agreed text describing the interim arrangement installed. It was also decided that the interim arrangement would be valid for one year, and would be reviewed towards the end of this period to consider its refinement with reference to experience gained in operating it as also with reference to new ideas emerging. Further, it was agreed that the JNPT, the NSICT, and the SSL would jointly explore possibilities of improving the interim arrangement as also to develop alternative methods and the SCI would also be associated with this exercise.

6.3. The SSL has detailed the following procedure as an interim arrangement currently in operation:

- (i). Transshipment containers will be unloaded in a separate yard and subsequently 'house kept' for concerned mainline vessel.
- (ii). Transshipment containers received from mainline vessels to be feedered to other neighbouring ports will be loaded on the feeder vessel.
- (iii). After finishing the operations, the feeder vessel will shift to the other Terminal to continue the same operations.
- (iv). Transshipment containers will be loaded on mainline vessel depending upon the mainline vessel operators' request.
- (v). Port charges the composite transshipment charges, as notified to main shipping line.

7.1. The detailed procedure of the interim arrangement submitted by the SSL was forwarded to the NSICT and the JNPT for their comments.

7.2. The NSICT has not made any comments. In the backdrop of the earlier proceedings in this case, this 'response' of the NSICT is taken to represent its acceptance of the arrangement described.

7.3. The JNPT has conveyed its acceptance to the procedure suggested by the SSL. The JNPT has further suggested that the procedure being followed now need not be treated as an interim arrangement for one year only and may be allowed to continue till any operational problem arises.

8. The procedure detailed in paragraph 6.3 above is in existence for nearly a year now. And, neither the Terminal Operators nor the Lines have expressed any difficulties in following the procedure. Further, the notified composite transshipment charges are being levied by the respective Terminals.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the Authority approves the procedure currently in operation at the JNPT and the NSICT for movement of transshipment containers. The existing practice will continue till any operational problem arises requiring further intervention in the matter by this Authority.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT/III/IV/143/2000/Exty.]

